

zu werden, wurde die Frage des Raumes erörtert, wobei Urs in seinem jetzt bewohnten elterlichen Bauernhaus im Ökonomietrakt einen geeigneten Raum zur Verfügung stellen konnte.

Planung und Aufbau

Als die Raumfrage geklärt war, konnte zur Clubgründung geschritten werden. Weil man wegen Marcel Baumann an sich überhaupt erst zusammentraf, gab man dem Verein den erwähnten Namen. Dazu kam, dass die ursprüngliche Idee, Teile der Anlage Baumann in Spiez mit in die Planung einzubeziehen, auch die Bedingung für die weitere Planung darstellte.

Immerhin stand von Anfang an ein Raum mit einer Grundfläche von 5,5 x 8 Metern zur Verfügung, was zur Grundbedingung führte, dass nicht der ganze Raum mit der Gleisanlage überladen wurde. Neben der Bedingung, Schattenbahnhöfe unter Verwendung der Teile Marcel Baumanns

einzuplanen, wurden drei Vorschläge eingebracht, wobei man sich rasch auf ein Projekt von Kurt Trachsel einigte. Er baute kurzerhand ein dreidimensionales Anschauungsstück im Massstab 1:10 aus Holz und Karton, an dem sich eigentlich ohne grosses Vorstellungsvermögen die Gleisverläufe und die ganze Situation der künftigen Anlage im Raum ablesen liessen. Alle Bedingungen waren erfüllt, in diesem Entwurf wurde sogar darauf geachtet, dass bei der Betrachtung der ganzen Anlage nie ein Untendurchkriechen erforderlich war. Die einzige Querung der zweigleisigen Hauptstrecke sollte unmittelbar beim Eingang in den Anlagenraum so hoch sein, dass man sich nicht oder kaum bücken musste. Mit diesem Konzept ergaben sich fast von selbst sehr lange Fahrstrecken zum Erreichen der erforderlichen Höhe, ohne dass man zu viel von ebendiesen Strecken sehen sollte, um den natürlichen Eindruck der Landschaft nicht mit der Eisenbahn zu überladen.

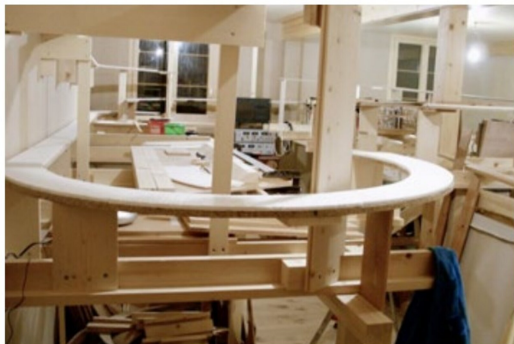
Rasch nach der Clubgründung wurde dann mit dem Bau der Anlage begonnen. Gegenüber dem ursprünglichen Plan in Form des 3D-Modells wurden nur kleine Modifikationen vorgenommen. Die an prominenter Stelle vorgesehene Bietschtalbrücke an der BLS-Südrampe wurde von der ursprünglichen Lage an einer Längsseite an die noch prominenter wirkende Schmalseite gelegt, womit der Abstand zum Betrachter noch grösser und der Eindruck somit imposanter wurde.

Weil Marcel Baumann die wiederverwendeten Teile bereits mit Roco-Gleisen ausgerüstet hatte, fuhr man mit diesem Gleis- und Weichenmaterial weiter, bis auf Ausnahmen, bei denen auf Peco-Weichen mit grösseren Radien ausgewichen wurde.

Dem Thema der Gebirgsbahn zufolge waren verschiedene Brückenbauwerke vorgesehen. Gesetzt war die bereits erwähnte Bietschtalbrücke, aber auch ein Brückenbauwerk, das den Eingangsbereich grosszü-



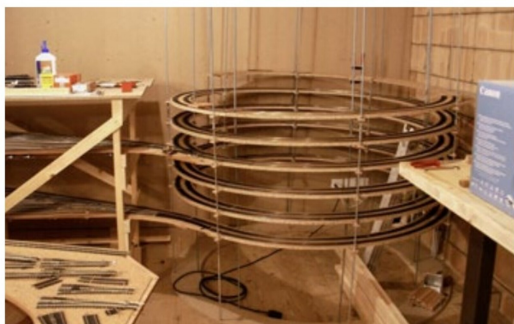
Erste Holzgerüste im Modellbahnraum im Aufbau.



Blick vom Eingang gegen die künftige Bietschtalbrücke.



Betonkonstruktion in Anlehnung an eine Partie der Lötzbahnstrecke.



Eine der Gleiswendeln, bereits mit Gleisen belegt.